



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/AC.21/2006/5
EUR/06/THEPEPST/5
31 janvier 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ**
Bureau régional pour l'Europe

**RÉUNION DE HAUT NIVEAU SUR LES TRANSPORTS,
L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ**
**Comité directeur du Programme européen sur
les transports, la santé et l'environnement**
(Quatrième session, 10 et 11 avril 2006,
point 4.A c) de l'ordre du jour)

**IMPACT DES TRANSPORTS SUR LA SANTÉ, EN PARTICULIER CELLE
DES ENFANTS, ET COÛTS ET AVANTAGES DE CET IMPACT**

***ÉLABORATION D'UNE «PANOPLIE» DE MOYENS D'ACTION DANS
LE DOMAINE DES TRANSPORTS, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DE LA SANTÉ***

INTRODUCTION

1. Le présent document rend compte des progrès de la mise en œuvre des mesures de suivi dont est convenu le Comité directeur à sa troisième session (11 et 12 avril 2005) et définit le contenu d'une «panoplie» de moyens d'action proposée dans le domaine des transports, de l'environnement et de la santé, ainsi que les mesures à prendre pour assurer l'exécution de ce projet.

2. Le Comité directeur est invité à sa quatrième session à faire part de ses vues sur les progrès accomplis jusqu'ici et les orientations des activités futures. Il pourra en particulier préciser ses vues sur le contenu qu'il est proposé de donner à la «panoplie». Par ailleurs, les délégations sont invitées à déterminer s'il leur serait possible de contribuer aux prochaines étapes de ce projet, notamment par une participation active aux travaux de l'Équipe spéciale chargée des activités de suivi.

ÉLABORATION DE LA «PANOPLIE»

3. L'élaboration de la panoplie a été confiée à une équipe spéciale composée de représentants des États membres, conformément aux décisions prises par le Comité directeur à sa deuxième session (ECE/AC.21/2004/14-EUR/5045236/14).

4. L'Équipe spéciale regroupe 13 États membres (Albanie, Autriche, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, France, Géorgie, Lituanie, Malte, Norvège, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Suisse et est coprésidée par l'Autriche et les Pays-Bas. Par ailleurs, l'Espagne, la Pologne et la République de Moldova ont annoncé qu'elles souhaiteraient participer à ses travaux.

5. Les États membres ayant manifesté le souhait de s'associer aux travaux de l'Équipe spéciale se sont réunis pour la première fois à Genève le 13 avril 2005 et sont convenus d'établir, à l'intention des organes de décision du Bureau régional de l'OMS pour l'Europe et des États membres de la CEE, une «panoplie» des moyens d'action à mettre en œuvre dans le domaine des transports, de l'environnement et de la santé. À sa deuxième réunion (Rome, 7 et 8 juillet 2005), l'Équipe spéciale a adopté son mandat (voir l'annexe 1) et pris des décisions sur les principaux objectifs, les destinataires et les caractéristiques de la panoplie ainsi que sur les grandes étapes du projet.

6. Un atelier de lancement et la troisième réunion de l'Équipe spéciale ont eu lieu les 24 et 25 novembre 2005 à La Haye, à l'invitation des Pays-Bas. Cet atelier, qui a réuni des experts et des parties prenantes intéressées, a fourni à l'Équipe spéciale des contributions supplémentaires pour l'élaboration de la panoplie. Un plan de son contenu a été établi avec l'aide de M. Nick Cavill, consultant auprès de l'Équipe spéciale.

7. La panoplie sera établie dans le cadre d'une série d'ateliers accueillis par les membres de l'Équipe spéciale. On tentera ainsi d'assurer une synergie avec d'autres projets du PPE-TSE, notamment celui sur les «*Transports et aménagements urbains viables du point de vue de l'environnement et de la santé*», afin de tirer le meilleur parti possible des ressources disponibles et d'optimiser l'ensemble des contributions grâce à une collaboration internationale. L'un de ces ateliers devrait notamment avoir lieu en Géorgie au cours du deuxième semestre de 2006. La panoplie contribuera aussi à la mise en œuvre du Plan d'action pour l'environnement et la santé des enfants en Europe, adopté par la quatrième Conférence ministérielle sur l'environnement et la santé.

BUTS ET OBJECTIFS DE LA PANOPLIE

8. La panoplie qui est envisagée a pour objet d'optimiser les effets positifs des transports sur la santé, l'environnement et la société et d'en atténuer les effets négatifs. Ses objectifs plus précis sont les suivants:

a) Faire mieux connaître les liens qui existent entre les transports, l'environnement et la santé et faciliter l'identification des problèmes qui se posent dans ce contexte;

- b) Montrer qu'il est possible d'atténuer les effets négatifs et d'accroître les effets positifs des transports sur l'environnement et la santé en modifiant le contenu ou la mise en œuvre des politiques;
- c) Faire mieux prendre conscience des effets secondaires possibles de certaines politiques;
- d) Fournir des exemples de pratiques en vigueur et récentes et favoriser des études de cas dans toute la région par le biais de consultations internationales;
- e) Rassembler, dans un cadre cohérent et facile à utiliser, les résultats des principales initiatives mises en œuvre dans ce domaine dans la région européenne.

DESTINATAIRES DE LA PANOPLIE

9. Compte tenu des discussions qui ont eu lieu lors de l'atelier de lancement, les membres de l'Équipe spéciale sont convenus qu'il faudrait que le contenu de la panoplie soit étroitement adapté aux besoins de ses utilisateurs potentiels, des points de vue du degré de technicité, du degré de détail, de la longueur, de la langue et du style. De même, la stratégie adoptée pour sa diffusion sera fonction des destinataires. Il a été convenu que la panoplie s'adresserait à trois grands groupes cibles, énumérés ci-après par ordre de priorité:

a) Les *«principaux responsables politiques et décideurs dans le domaine des transports, de l'environnement et de la santé»*, notamment les ministres chargés des politiques des transports, de l'environnement et de la santé, les hauts fonctionnaires capables d'infléchir les politiques en matière de transports, d'environnement et de santé, et les autorités responsables des transports, de l'environnement et de la santé.

Le contenu destiné à ce public comporterait notamment un rappel énergique de l'idée qu'agir dans le domaine des transports, de l'environnement et de la santé peut être source d'avantages réciproques dans les domaines d'action concernés; un accès rapide à des faits et chiffres utiles et des incitations à agir au moyen d'exemples et de messages stimulants, utiles et pratiques;

b) *«Les responsables de l'élaboration des politiques en matière de transports, d'environnement et de santé»*, notamment les autorités locales au sein des municipalités et les autorités administratives au niveau sous-national (régions, départements et États dans le cas des États fédéraux).

Les éléments de la panoplie conçus plus spécialement à l'intention de ce groupe apporteraient notamment une meilleure compréhension de l'état actuel des connaissances sur les liens entre les transports, la santé et l'environnement; une connaissance plus poussée de méthodes simples d'évaluation et des incitations à agir par le biais d'exemples stimulants, utiles et pratiques;

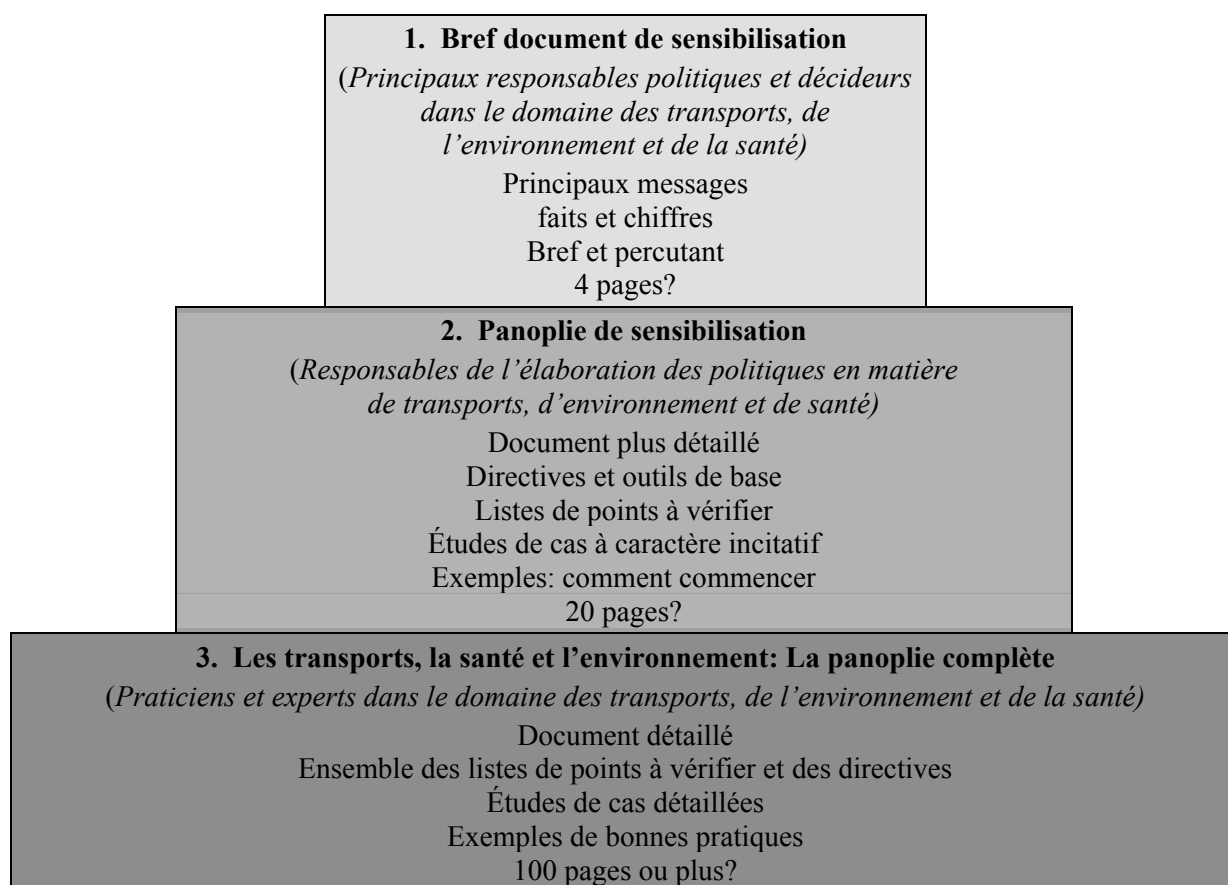
c) *«Les praticiens et experts dans le domaine des transports, de l'environnement et de la santé»*, notamment les professionnels des transports, de la santé et de l'environnement qui participent activement (ou pourraient participer) à des évaluations de l'impact de projets, de

plans et de politiques. Ce sont notamment les urbanistes et les spécialistes de la planification des transports, les professionnels de la santé publique, les services de conseil en matière d'environnement, les consultants et autres spécialistes chargés de procéder à des évaluations d'impact comme les évaluations de l'impact sur l'environnement (EIE), les évaluations stratégiques environnementales (ESE), les études de viabilité et les études d'impact sur la santé (EIS).

Les éléments conçus plus spécialement à l'intention des membres de ce groupe apporteraient notamment une prise de conscience accrue et une meilleure compréhension des connaissances les plus récentes sur les relations entre les transports, la santé et l'environnement; une connaissance détaillée des outils et techniques disponibles; des études de cas et des exemples directement applicables; des incitations à conduire des études d'impact et le sentiment de ne pas être seuls mais d'agir de concert au niveau européen.

STRUCTURE DE LA PANOPLIE DE MOYENS D'ACTION: VUE D'ENSEMBLE

10. La panoplie se composerait de trois documents distincts (mais étroitement reliés) adaptés aux besoins de ses destinataires:



11. La panoplie contiendra un résumé clair et mobilisateur, rendra le rapport accessible et utile pour les décideurs et lisible pour les membres du public intéressés, sera basée sur des faits concrets et fournira toute une moisson de renseignements utiles et fiables, sera rédigée dans

un style clair et précis mais aussi à la portée des profanes dont les médias, et sera modulaire, comportant des sections pouvant être utilisées séparément ou encore mises à jour ou remplacées à mesure de l'évolution de la situation.

DIFFUSION

12. La diffusion de la panoplie et des documents de sensibilisation devra être fonction des besoins de ses destinataires, notamment en matière d'utilisation de l'information:

a) Le **bref document de sensibilisation** (1) s'adressera à des responsables politiques et à des décideurs et sera utilisé pour des actions de sensibilisation, par exemple à l'occasion de manifestations ou de réunions politiques. Il devra aussi séduire les membres du public intéressés. Il sera rédigé par un expert des techniques de communication qui s'inspirera du contenu de la panoplie complète.

b) La **panoplie de sensibilisation** (2) visera les responsables de l'élaboration des politiques des transports, de l'environnement et de la santé. Elle sera plus largement diffusée, par exemple par l'intermédiaire d'associations professionnelles ou des administrations locales.

c) La **panoplie complète** (3) s'adressera aux praticiens et devra être diffusée aussi largement que possible dans toute l'Europe. Outre qu'elle sera présentée sous la forme d'un document imprimé – de préférence modulaire –, elle devra pouvoir aussi être consultée à l'aide du portail d'échange d'informations du PPE-TSE. Afin de pouvoir être plus facilement utilisée et diffusée dans les pays russophones, elle devra aussi être disponible en russe.

PROJET DE PLAN DU CONTENU ET DE LA STRUCTURE DE LA PANOPLIE

13. On trouvera esquissé dans les paragraphes ci-après le plan du contenu de la panoplie tel qu'il a été examiné et arrêté par l'équipe spéciale à sa réunion des 24 et 25 novembre 2005.

Résumé d'orientation

14. Bref résumé mettant l'accent sur les principaux points du document complet et renvoyant le lecteur aux autres documents connexes, à savoir la panoplie de sensibilisation et le bref document de sensibilisation.

Introduction

15. La panoplie pourrait débiter par une introduction générale sur ce qu'elle est et les fonctions qu'elle est appelée à remplir.

16. Il serait également expliqué dans l'introduction que la panoplie ne concerne pas uniquement les transports routiers mais comporte aussi une brève évaluation des effets des transports aériens, ferroviaires et de fret. Les tendances actuelles dans le domaine des transports seraient également évoquées, notamment l'augmentation des déplacements en voiture, celle des distances et des durées, l'expansion tentaculaire des villes, la difficulté de maintenir la compétitivité des transports publics et les conséquences des voyages aériens.

17. Les effets (positifs et négatifs) des transports sur la santé et l'environnement seraient également mis en lumière, de même que les défis à relever dans la région européenne pour accroître les effets positifs et réduire les effets négatifs des transports. Enfin, l'introduction présenterait brièvement le PPE-TSE, en en donnant les buts, les objectifs, la structure et les membres.

À qui s'adresse cette panoplie?

18. La deuxième partie du document contiendrait une description des principaux groupes cibles et des renvois aux principaux éléments de la panoplie considérés par rapport à chaque groupe cible (voir le paragraphe 9).

19. Les caractéristiques de la panoplie seraient également brièvement décrites, notamment son but concret qui est de rassembler les connaissances et les expériences actuelles dans le domaine considéré, son format modulaire et son contenu (outils et études de cas utiles). Il serait également précisé que les différents éléments de la panoplie peuvent être mélangés et combinés en fonction des besoins.

Comment utiliser cette panoplie

20. Dans cette partie, seraient données des instructions sur les moyens de tirer le meilleur parti possible de la panoplie, l'accent étant mis sur son caractère modulaire (souple). Elle contiendrait les éléments suivants:

- Introduction générale aux principes des études d'impact;
- Marche à suivre pour dresser l'inventaire des résultats des projets menés à bien et utiliser les ressources disponibles;
- Indications sur les approches à utiliser et sur le moyen d'adapter la panoplie aux besoins de pays ou de régions particuliers.

21. Des indications plus détaillées sur les thèmes ci-dessus seraient données dans le «Module de base 1: Orientations générales» évoqué plus loin.

Les faits concrets: grands problèmes liés aux transports, à l'environnement et à la santé en Europe

22. Cette section exposerait, sous forme de fiches distinctes d'environ deux pages, 10 *Dossiers concrets* sur les grands problèmes liés aux transports, à l'environnement et à la santé. Ces fiches seront également affichées sur le portail d'échange d'informations du PPE-TSE. Elles présenteraient les grands enjeux ou problèmes à considérer sous la forme de données factuelles aisément assimilables. Elles seront axées sur les transports routiers mais se référeront au besoin aux transports aériens et ferroviaires et au transport de fret.

23. Les données présentées dans les dossiers refléteront l'état actuel des connaissances et – dans la mesure du possible – seront des évaluations quantitatives. Les dossiers couvriront la région européenne de l'OMS et la région de la CEE dans leur ensemble afin de favoriser

la sensibilisation et de donner un sentiment d'urgence. Ils ne devront pas se contenter de reprendre les informations habituellement données sur les effets des transports sur la santé mais ils évoqueront des questions plus générales concernant la capacité de fonctionner normalement et de donner aux agglomérations urbaines les moyens de relever efficacement les défis posés par le développement des transports.

24. Une liste finale énumérera les grands problèmes qui se posent dans toute l'Europe et devra être agréée par le Comité directeur du PPE-TSE. Les données seront tirées de sources diverses, notamment les documents du PPE-TSE, la littérature scientifique et des rapports internationaux (par exemple, résultats obtenus au titre de l'initiative «Air pur pour l'Europe»; études d'impact, etc.).

Grands problèmes liés aux transports, à l'environnement et à la santé en Europe

25. À titre préliminaire, l'équipe spéciale a qualifié les questions ci-après de «grands problèmes» au sujet desquels des dossiers seront établis en priorité. Étant donné que la panoplie sera composée de modules et pourra donc être modifiée à tout moment, d'autres «grands problèmes» pourront être identifiés et faire à leur tour l'objet de dossiers concrets.

Effets directs des transports sur la santé

- Accidents de la route;
- Effets de la pollution atmosphérique due aux transports;
- Activité physique;
- Changements climatiques et santé;
- Exposition au bruit et ses effets sur la santé;
- Effets psychosociaux.

Autres «grands problèmes»

26. Cette liste, non exhaustive, et ouverte à discussion, représente les vues des pays qui participent au projet:

- Urbanisme: attention insuffisante donnée aux impacts sanitaires et sociaux;
- Mauvaise gestion de la demande de transports;
- Comportement et mobilité de la population;
- Comportement des conducteurs de véhicules;
- Obésité;

- Congestion de la circulation dans les zones urbaines (y compris ses effets sur l'économie, les interactions humaines);
- Comment assurer le «transfert modal» de la voiture à la bicyclette et à la marche et aux transports publics;
- Déplacements domicile-école et domicile-travail (déplacements pendulaires);
- Mise en place d'infrastructures de transport à proximité des zones résidentielles: effets sur la santé et le bien-être;
- Les politiques des transports et l'étalement des villes.

Les solutions: quels sont les principaux moyens d'action politique?

27. Dans cette section, on explorera les enjeux ou instruments politiques qu'il convient de mobiliser pour inciter à l'action dans le domaine des transports et de l'environnement.

28. Il sera également indiqué que peu importe l'angle sous lequel un problème est envisagé si les différentes parties prenantes s'entendent sur les objectifs à atteindre. Ainsi, les professionnels de la santé publique souhaiteront développer l'usage de la bicyclette pour des raisons de santé et les urbanistes pour réduire l'encombrement des villes. Les spécialistes de la protection de l'environnement voudront quant à eux privilégier les transports non motorisés pour réduire les émissions de polluants.

29. Les politiques pourront aussi faire appel à des instruments économiques pour orienter/gérer la demande de transports. On mettra ici l'accent sur les situations mutuellement avantageuses ainsi que sur les grands domaines d'action dans lesquels il serait possible d'intervenir pour débloquer certains problèmes, notamment:

- **Développement économique:** stimuler la croissance des zones urbaines et encourager la reconversion d'anciens sites industriels pour réduire la durée des trajets vers les lieux de travail et les services;
- **Changements climatiques:** exploiter les préoccupations écologiques pour inciter à agir;
- **Stationnement:** exploiter le souci qu'ont les municipalités et les employeurs de réduire les coûts de l'aménagement d'aires de stationnement pour favoriser des politiques destinées à décourager l'usage de l'automobile;
- **Modération de la circulation:** exploiter le souci de réduire les dangers et les accidents de la circulation pour améliorer le réseau routier et favoriser la marche et l'usage de la bicyclette.

30. Dans cette section seront enfin présentés des moyens de parvenir à des changements par des domaines d'action aux objectifs apparemment divergents.

Études de cas présentant des études d'impact fondées sur les résultats de recherches

31. Cette section ferait état des données factuelles tirées d'évaluations nationales et sous-nationales des effets et/ou coûts d'interventions dans le domaine des transports (données factuelles de type 1). Ce seraient des études de cas produisant des données factuelles, c'est-à-dire des études d'évaluations utilisées pour inciter à agir.

32. Ces études de cas devraient être des illustrations concrètes faites si possible à l'aide d'indicateurs normalisés et décrivant l'approche choisie, les méthodes utilisées et les résultats obtenus. Des exemples en sont donnés ci-après:

- Travaux effectués par l'Autriche, la France et la Suisse sur la quantification des effets sur la santé de la pollution de l'air liée aux transports et résultats de l'étude de suivi exécutée également avec Malte, les Pays-Bas et la Suède dans le cadre du PPE-TSE et présentée à la Conférence de Budapest en 2004;
- Études de cas proposées par l'Albanie, l'Autriche, l'ex-République yougoslave de Macédoine, la France, la Géorgie, la Lituanie, Malte, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse;
- Détermination de l'impact sur la santé des enfants de la pollution atmosphérique liée aux transports (Malte);
- Analyse coûts-avantages des mesures tendant à réduire l'impact des transports sur la santé/la charge de morbidité (pour la pollution atmosphérique, le bruit et l'activité physique) (Pays-Bas);
- Applications de la méthodologie ExternE, indicateurs de la pollution atmosphérique tirés de la littérature, rapport sur les émissions des aéronefs (Suède);
- Étude de suivi dans trois pays (Suisse, Autriche, France), au travail en vélo, SLOW_OP (Suisse);
- Étude comparée de la pollution de l'air/activité physique dans deux écoles (Autriche);
- Études d'impact sur la santé menées aux Pays-Bas sur la base des années de vie corrigées du facteur invalidité (AVCI).

Études de cas reposant sur des interventions évaluées

33. Cette section contiendrait des rapports d'interventions faites dans des pays.

34. Il ne s'agirait pas d'analyses coûts-avantages ou d'études d'impact sur la santé (évoquées dans la section précédente) mais de rapports d'interventions: c'est-à-dire de programmes, de projets ou d'autres activités qui ont été exécutés sur différents aspects des transports, de l'environnement et de la santé et ont (idéalement) été évalués.

35. Il faudrait que ces exemples fassent une part égale aux pays centralisés et aux pays décentralisés et portent sur des interventions facilement adaptables à la situation de chaque pays et pas trop spécifiques d'un contexte particulier. Il pourrait notamment s'agir des exemples suivants:

- Résultats de l'évaluation du programme de la ville d'Odense en faveur du vélo;
- Études de cas issues du projet du Réseau européen pour la promotion de l'activité physique favorable à la santé (ensemble d'études de cas sur la promotion de l'activité physique pour le transport/la mobilité);
- Effets de la taxe d'accès au centre de Londres;
- Exemples tirés du catalogue CEHAPE-OMS¹ d'études de cas;
- Exemples d'études de cas fournis par les membres du PPE-TSE;
- Autres études faites à mesure de l'avancement du projet.

36. Ces études seraient présentées selon un modèle commun. Elles pourraient comporter des exemples d'interventions/actions qui se seraient soldées par un échec mais pourraient néanmoins être riches d'enseignement.

Module de base I: Orientations générales

37. Cette section contiendra les principales directives techniques sur les moyens de conduire des études d'impact. Elle complétera la section précédente sur les orientations générales et donnera des indications aux pays désireux d'exécuter des analyses coûts-avantages et des études d'impact:

- Comment exécuter une étude d'impact;
- Analyses coûts-avantages;
- Études d'impact sur la santé;
- Évaluations de l'impact sur l'environnement;
- Évaluations stratégiques environnementales;
- Évaluations (par exemple nombre de décès attendus du fait de la pollution atmosphérique liée aux transports);
- Défauts couramment observés;

¹ www.euro.who.int/childhealthenv/policy.

- Données manquantes.

On veillera à ce que ces indications aident les pays à exécuter les études de cas évoquées à la section 7.

Module de base II: Méthodes et outils

38. Cette section exposera les principaux outils méthodologiques pouvant aider les lecteurs à conduire leurs propres évaluations. Ce seront notamment:

- Des listes de points à vérifier;
- Des séries d'indicateurs;
- Des modèles;
- Des sources de données.

Conclusions

Appendice 1

Qu'est-ce que le PPE-TSE?

Appendice 2

Références, lectures conseillées et autres sources de données utiles.

Appendice 3

RÉPERTOIRE. Qui fait quoi? Coordonnées et brèves descriptions des entités à contacter.

Annexe 1

ÉQUIPE SPÉCIALE CHARGÉE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET PPE «Impact des transports sur la santé, en particulier celle des enfants, et coûts et avantages de cet impact»

Mandat

Adopté par les membres de l'Équipe spéciale à sa deuxième réunion
(Rome, 7 et 8 juillet 2005)
(avril 2005-avril 2007)

L'Équipe spéciale chargée de la mise en œuvre du projet PPE-TSE «Impact des transports sur la santé, en particulier celle des enfants, et coûts et avantages de cet impact» contribuera à la mise au point de ce projet en étroite collaboration avec les secrétariats de la CEE et de l'OMS/Euro et, le cas échéant, avec le concours d'experts. Les membres de l'Équipe spéciale sont notamment invités à:

- a) Communiquer les résultats et la méthodologie de projets nationaux et/ou sous-nationaux susceptibles d'être intégrés à l'ensemble d'études de cas ou d'outils méthodologiques devant être présentés dans les «modules de soutien» de la panoplie de moyens d'action;
- b) S'assurer du concours (y compris par le biais de contributions en nature) d'experts nationaux dans les domaines suivants: évaluation de l'impact sanitaire et environnemental d'interventions concernant les transports; évaluations économiques et analyses coûts-avantages de projets concernant les transports;
- c) Appuyer l'élaboration d'études de cas et leur présentation selon un modèle commun afin qu'elles puissent être plus facilement intégrées à la panoplie et diffusées, y compris grâce au portail d'échange d'informations du PPE-TSE;
- d) Formuler des observations au sujet des rapports et des directives techniques qui seront établis dans le cadre du projet;
- e) Appuyer l'organisation d'ateliers sous-régionaux dans les pays d'Europe orientale, du Caucase, d'Asie centrale et d'Europe du Sud-Est;
- f) Appuyer la mise en œuvre du projet en réunissant les ressources nécessaires, sous la forme de contributions en nature ou de contributions financières, pour a) assurer la coordination d'ensemble des activités exécutées au titre du projet; b) élaborer la panoplie de moyens d'action; c) accueillir les réunions de l'Équipe spéciale; d) faciliter la participation de représentants des pays d'Europe orientale, du Caucase, d'Asie centrale et d'Europe du Sud-Est; e) faciliter la publication de la panoplie et sa traduction en russe et éventuellement en français;
- g) Participer à l'élaboration des recommandations qui seront soumises pour adoption au Comité directeur du PPE-TSE. Ces recommandations s'inspireront de l'expérience acquise au cours de l'exécution du projet et reposeront sur les «messages clefs» mis en évidence au cours

de la première partie du projet «Impact des transports sur la santé, en particulier celle des enfants, et coûts et avantages de cet impact».

L'Équipe spéciale rendra compte de ses activités au Comité directeur et à son Bureau.

Dans toute la mesure possible, l'Équipe spéciale mènera ses activités en recourant aux moyens de communication électroniques qui seront mis en place et organisés par le coordonnateur du projet en temps voulu. Le cas échéant, elle pourra aussi se réunir immédiatement avant ou après d'autres réunions se rapportant à ses activités (par exemple les sessions du Bureau et du Comité directeur ou les réunions d'autres équipes spéciales).

Annexe 2

Équipe spéciale: «Impact des transports sur la santé, en particulier celle des enfants, et coûts et avantages de cet impact»

Programme de travail et principales étapes 2005-2007

Projet

Mesures prises

- Conférence par téléphone avec un consultant – 14 juillet
- Mise en forme définitive du plan de travail – 15 juillet
- Contrat conclu avec un consultant – 31 juillet
- Réactions au plan de travail – 15 septembre
- Déclarations d'engagement des membres de l'Équipe spéciale – 1^{er} octobre
- Contributions préliminaires du consultant soumises pour observations à l'Équipe spéciale – 21 octobre
- Réunion de lancement les 21 et 22 novembre ou 24 et 25 novembre 2005 (Net) plus réunion de l'Équipe spéciale
- Rapport d'activité soumis au Bureau du PPE-TSE – décembre 2005
- Rapport d'activité soumis au Comité directeur du PPE-TSE – avril 2005 (avec les documents de base prêts en janvier)

Mesures prévues

- Quatrième réunion de l'Équipe spéciale – immédiatement avant ou après la réunion du Comité directeur du PPE-TSE
- Mise au point d'une stratégie de communications
- Atelier sous-régional 1 – printemps 2006
- Atelier sous-régional 2 – automne 2006
- Rapport au Bureau du PPE-TSE – décembre 2006
- Atelier final et mise en forme définitive de la panoplie – début 2007 (République tchèque)
- Rapport au Comité directeur du PPE-TSE – avril 2007 (documents prêts en janvier)
- Publication de la panoplie en anglais – édition en russe envisagée (avril 2007)
- Troisième Réunion de haut niveau – date à préciser en 2007
